

“La Investigación En Seguridad Como Herramienta De Identificación, Análisis, Evaluación y
Tratamiento De Los Riesgos En La Seguridad Aeroportuaria”

Jorge Arturo Pineda Sacristán

Universidad Militar Nueva Granada.

Especialización en Administración de la Seguridad.

Seminario de Grado

Cohorte 55

2017

PRESENTACIÓN DEL TEMA

En el presente ensayo se analizará la importancia de la investigación en seguridad como herramienta en la identificación de riesgos en la seguridad aeroportuaria, teniendo como base los delitos que no son reconocidos por las normas y tratados internacionales, tales como la International Air Transport Association (IATA) y los Anexos de la International Civil Aviation Organization (OACI), como actos de interferencia ilícita.

Los delitos como son, el Tráfico de estupefacientes, el tráfico de divisas, el tráfico de personas, el contrabando y el saqueo de equipaje, generan gran afectación en los aeropuertos y aerolíneas en su parte operacional y reputacional, así como la generación de multas y sanciones por parte de las autoridades nacionales e internacionales..

Es por esto que la identificación de estos riesgos derivados de conductas antisociales se debe identificar de forma temprana con el fin de que se puedan establecer medidas para su tratamiento efectivo.

Palabras clave: Actos de Interferencia Ilícita, Investigación en seguridad, Seguridad aeroportuaria.

INTRODUCCIÓN

Los aeropuertos son terminales aéreas construidas fundamentalmente para el aterrizaje y despegue de aeronaves, transporte de pasajeros, carga y en el presente también son centro de comercio. Su función esencial es unir la ciudad con el resto del territorio nacional y el país con el mundo, siendo un medio de transporte rápido y masivo.

Esta última característica ha conllevado a que en estos fueran blancos de organizaciones delincuenciales para la comisión de sus actos terroristas que han dejado varias pérdidas humanas, económicas y materiales.

Es por esto que la seguridad aeroportuaria centra sus esfuerzos a la prevención de este tipo de actos, catalogados en la seguridad aeroportuaria como actos de interferencia ilícita, lo cuales ponen en riesgo la seguridad de las personas, las terminales aéreas y las aeronaves.

Sin embargo, los aeropuertos internacionales también son usados por la delincuencia organizada para la comisión de delitos como el tráfico de estupefacientes, tráfico de divisas, tráfico de armas, tráfico de personas, contrabando y saqueo de equipaje. Delitos que afectan la estabilidad de las terminales y sus ciudades.

Son las autoridades las que en la actualidad centran sus esfuerzos en la prevención, detección y judicialización de estas conductas dentro de las terminales aéreas, sin contar en muchas ocasiones con el apoyo de la seguridad aeroportuaria o de las aerolíneas, quienes como ya se ha mencionado centran sus esfuerzos en otro tipo de ilícitos.

En la actualidad algunas compañías encargadas de la seguridad aeroportuaria y compañías aéreas se han visto en la necesidad de reforzar sus esquemas de seguridad con el fin de prevenir este tipo de ilícitos que en muchas ocasiones son cometidos dentro de sus empresas, sus aeronaves y por sus empleados, poniendo en riesgo el patrimonio e imagen de las compañías.

Algunas empresas aéreas han incrementado las medidas de seguridad con el fin evitar que se presente este tipo de ilícitos dentro de sus compañías, tomando medidas de disuasión y detección, así mismo, algunas han contratado a investigadores en seguridad encargados de identificar a los empleados y clientes que al interior de las mismas realizan este tipo de ilícitos, así como el uso de sus instalaciones y aeronaves en la comisión de los mismos.

Los análisis de riesgos y estudios de seguridad de sus instalaciones y procesos, se centran principalmente en los ya mencionados actos de interferencia ilícita y en algunas en la prevención del tráfico de estupefacientes por solicitud de algunos países que las exigen. Pero no se identifican o se sugieren tratamientos para los otros delitos mencionados, tráfico de divisas, tráfico de armas, tráfico de personas, contrabando y saqueo de equipaje.

Es por este motivo que el investigador en seguridad debe ser la persona encargada no solo de la identificación de las personas, sino de las vulnerabilidades que permitieron la materialización de este tipo de riesgos que puedan afectar la seguridad de los aeropuertos y las compañías aéreas que allí operan.

Con el presente ensayo se pretende resaltar la importancia de la investigación en seguridad como la herramienta perfecta para la identificación de los riesgos en seguridad en los aeropuertos y sus operadores, así como en la generación de recomendaciones para su tratamiento y gestión.

DESARROLLO DEL TEMA

Al hablar de seguridad aeroportuaria se deben tener en cuenta las siguientes definiciones:

Seguridad Aeroportuaria

“Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas y recursos humanos y materiales.” (Anexo 17, p. 36).

Actos de Interferencia Ilícita

“Actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo, es decir:

- Apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo.
- Apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra.
- Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos.
- Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.
- Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales.
- Comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y

público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de la aviación civil.”

(Anexo 17, p10)

Medios y Mecanismos de Seguridad Aeroportuaria

La seguridad aeroportuaria centra sus esfuerzos a la prevención de los actos de interferencia ilícita para lo cual toma las siguientes medidas y controles de seguridad.

Seguridad en perímetros

Controles de accesos

Vigilancia humana y patrullas en los perímetros y al interior de las instalaciones

Seguridad en las aeronaves

Control del equipaje

Control de la carga

Protección de los pasajeros

Seguridad en la provisión y suministros de alimentos y bebidas

Procedimientos generales de seguridad

Para la implementación de estas medidas se tiene en cuenta las zonas públicas y privadas de los aeropuertos, en las zonas públicas la seguridad casi siempre está a cargo de las autoridades, quienes centran su labor a la prevención de ilícitos dentro de las instalaciones, atentados terroristas, hurtos, disturbios, manifestaciones, sabotajes, etc. En las zonas privadas, es la seguridad aeroportuaria y de cada aerolínea la encargada de la disuasión, prevención y respuesta a actos que atenten contra las personas, instalaciones e información.

Los encargados de la seguridad se apoyan en los siguientes medios tecnológicos y humanos para su labor, máquinas de RX, filtros de seguridad con Arco detector de metales, detectores manuales de metales, Body scanner, perros detectores de explosivos, personal de seguridad debidamente capacitado, sistemas de Circuitos Cerrados de Televisión (CCTV) y en algunos aeropuertos apoyo permanente de las autoridades en algunos puntos.

Todas estas medidas están reguladas por la siguiente normatividad:

Anexo 17 de la Organización Internacional de la Aviación Civil – OACI

Doc. 8972 de la OACI, Manual de Seguridad de la Aviación Civil

Doc. 30 de la CEAC – Conferencia Europea de la Aviación Civil.

(Cordero, 2001 p. 4)

Normas reconocidas a nivel mundial que fueron creadas a partir del atentado del 11 de septiembre de 2001 con el fin de prevenir que este tipo de eventos se vuelvan a materializar con el fin de generar confianza y seguridad en la aviación civil.

Estados Unidos de Norteamérica, Canadá y Colombia cuentan con unas de las mejores regulaciones y sistemas de seguridad aeroportuaria en el continente americano, debido a que los países del norte son los más riesgos de amenazas de actos de interferencia ilícita presentan y Colombia por los conflictos en varias ocasiones se ha materializado este tipo de actos.

Los Riesgos en la Seguridad Aeroportuaria

La Aeronáutica Civil Colombiana, ha tenido un gran avance en materia de seguridad y no solo ha contemplado los riesgos inherentes a los actos de interferencia ilícita, es por esto que mediante la Circular Reglamentaria No 4302-082-16-10, establece un procedimiento para la

Identificación de los Riesgos y amenazas en la Aviación Civil, dentro de los cuales contempla los siguientes:

Apoderamiento de Aeronave Nacional, Internacional o de Carga: “Acto mediante violencia, amenazas o maniobras engañosas de apoderarse de, aeronave de pasajeros al servicio de la aviación civil internacional, o alterar su itinerario, o ejercer su control.” (Aeronáutica Civil Colombiana, 2010, p. 4).

“Secuestro: Acto de retener a uno o varios usuarios del aeropuerto en las instalaciones aeroportuarias o aeronáuticas con el propósito de exigir por su libertad un provecho o cualquier utilidad, o para que se haga u omita algo, o con fines publicitarios o de carácter político.” (Aeronáutica Civil Colombiana, 2010, p. 4).

Terrorismo: “Acto de provocar o mantener en estado de zozobra o terror a los usuarios del aeropuerto o a un sector de ellos, mediante actos que pongan en peligro la vida, la integridad física o las instalaciones aeroportuarias o aeronáuticas, las aeronaves, depósitos de combustible, valiéndose de medios capaces de causar estragos.” (Aeronáutica Civil Colombiana, 2010, p. 4).

Narcotráfico: “Acto de introducir o transportar sustancias estupefacientes o sustancias requeridas para la fabricación de las mismas a las instalaciones del aeropuerto o a las aeronaves (cabina y/o bodegas de carga y fuselaje, etc.)” (Aeronáutica Civil Colombiana, 2010, p. 5).

Contrabando: “Acto de introducir o sacar mercancías o divisas del país sin el lleno de los requisitos establecidos en la Ley o de favorecer o facilitar cualquiera de estas acciones.” (Aeronáutica Civil Colombiana, 2010, p. 5).

Amenazas: Acto, por cualquier medio apto para difundir el pensamiento, de atemorizar o amenazar a los usuarios del aeropuerto con el propósito de causar alarma, zozobra o terror en los mismos.” (Aeronáutica Civil Colombiana, 2010, p. 5).

Polizón: Persona o personas que ingresan clandestinamente o burlando las medidas de seguridad, a las áreas de operaciones del aeropuerto para introducirse irregularmente a las aeronaves.” (Aeronáutica Civil Colombiana, 2010, p. 5).

Tráfico de personas: Acto de promover, inducir, constreñir, facilitar, financiar, colaborar o de cualquier otra forma participar en la entrada o salida de personas del país sin el cumplimiento de los requisitos legales o en el traslado de personas dentro del territorio nacional o al exterior recurriendo a cualquier forma de violencia, amenaza o engaño con fines de explotación, para que ejerza prostitución, pornografía, servidumbre por deudas, mendicidad, trabajo forzado, matrimonio servil, esclavitud, con el propósito de obtener provecho económico o cualquier otro beneficio para sí o para otra persona. (Aeronáutica Civil Colombiana, 2010, p. 5).

Hurto: Acto de apoderarse de bienes, equipos o elementos indispensables para la operación de seguridad del aeropuerto o las aeronaves, bienes de los pasajeros o bienes de las entidades públicas o privadas que operan en el aeropuerto o de los arrendatarios de locales comerciales o empresas explotadoras de aeronaves. (Aeronáutica Civil Colombiana, 2010, p. 5).

En este documento podemos ver como la autoridad encargada de la regulación de la aviación civil en Colombia, ya ésta identificando riesgo adicionales a los de interferencia ilícita, en este caso, el de narcotráfico, contrabando, hurto y tráfico de personas., en los cuales están inmersos el Tráfico de divisas y el saqueo de equipaje de viajeros.

Esto es un avance significativo en la seguridad aeroportuaria, sin embargo en algunos países, especialmente en América latina, no se cuenta con este tipo de regulaciones y medidas de control e identificación de riesgos en seguridad aeroportuaria.

Así mismo, les corresponde a los encargados de la seguridad en los aeropuertos y las compañías aéreas o áreas encargadas, implementar programas que permitan la identificación de este tipo de riesgos, teniendo como criterio la normatividad de cada país si existiere y si no la de otros países miembro de la OACI.

Identificación de los riesgos

Según (Mejía, 2011, p. 32) en su libro La Gestión Integral de Riesgos y Seguros, “Para el manejo y administración de un riesgo, lo primero que debe hacerse es conocer la existencia del mismo, por lo que la identificación de los riesgos de la empresa es el primer paso en el proceso de aseguramiento integral de la misma.”

Como se ha mencionado la seguridad aeroportuaria “tiene como finalidad la protección de recintos, instalaciones y medios que hacen posible el transporte aéreo.” (Guerrero, 2000, p. 4).

Los riesgos en el transporte aéreo se pueden identificar por su función del ámbito o localización, teniendo en cuenta las áreas y edificios aeroportuarios y los medios de transporte aéreo. (Sánchez, 2001, p. 2001, p. 34)

Es por este motivo que debemos analizar los riesgos que afecten la seguridad de las instalaciones aeroportuarias, según el Manual de Seguridad en Edificios, se deben contar con un modelo adecuado de seguridad en el cual se tengan “Aspectos que generen el concepto de seguridad integral. Eligiendo un modelo de seguridad más adecuado para lo cual se deben tener

en cuenta un estudio del lugar, Evaluación de riesgos, Recursos existentes y un responsable con conocimientos en la materia.” (Maciel, 2005, p. 11).

Para el tema que nos atañe, se deben tener en cuenta los riesgos derivados de conducta antisociales o ilícitas, que se puedan materializar dentro de las instalaciones aeroportuarias o las compañías aéreas, tales como el tráfico de estupefacientes, tráfico de divisas, tráfico de armas, tráfico de personas, contrabando y saqueo de equipaje. Entre otros que también puedan afectar las personas, activos e información de los aeropuertos y las empresas aéreas.

Podemos tomar como base la metodología de la norma ISO 3100 en la identificación de los riesgos, tal como se muestra la gráfica de la Norma ISO 31000:



Grafica 1. Metodología de la identificación de los riesgos.

Fuente: Norma ISO 31000. “LA GESTION DE RIESGOS, PRINCIPIOS Y DIRECTRICES” – 2009

Como se ha mencionado, la Aeronáutica Civil ha diseñado un procedimiento a seguir para la identificación expresa de riesgos en seguridad en la aviación civil. Es por este motivo que sea cual sea la metodología que utilicemos para identificar, analizar, evaluar y tratar los riesgos deben seguir los siguientes principios tal y como se menciona en la Circular 4302-082-16.10 de la Aeronáutica Civil, “las metodologías de gestión del riesgo se aplican tres principios fundamentales: Identificar, aplicar y mantener.” (Aeronáutica Civil Colombiana, 2010, p. 10).

En donde identificado el riesgo, se deben diseñar contramedidas de seguridad adecuadas a la amenaza que pretendemos atacar o manejar.

Si los grupos de delincuencia común u organizada pretenden realizar acciones ilícitas en los aeropuertos, se deben generar medidas de respuesta idóneas a las amenazas a contrarrestar.

Por otra parte estas medidas de seguridad deben ser permanentes y estar en constante cambio y actualización con el fin de generar un efecto disuasivo sobre los grupos de delincuencia común y organizada que pretendan realizar actos ilícitos en instalaciones aeroportuarias.

Así mismo, se deben mantener estas medidas de seguridad en todo momento y estar a la vanguardia de las últimas metodologías de identificación de riesgos, seguridad física y electrónica para generar tratamientos adecuados a los riesgos identificados.

La investigación en seguridad

Es importante conocer que es la investigación en seguridad, las características que actualmente tiene y deberá tener un investigador privado para lograr ser, no solo una persona capaz de recolectar información, identificar el cómo y los quienes, sino avanzar en sus capacidades y cualidades para de esta forma ser un experto en la identificación de riesgos de seguridad.

La investigación en seguridad es la actividad de investigación que realiza un particular con el fin de recolectar evidencia que sirva de prueba en la toma de una decisión disciplinaria o judicial dentro de una compañía. Igualmente se encarga de recolectar evidencia que pueda servir como prueba en un proceso penal.

En la investigación aeronáutica o compañías aéreas, adicional a lo mencionado anteriormente, sería la actividad encargada de la investigación por la materialización de actos de interferencia ilícita u acciones ilícitas que puedan poner en riesgo la seguridad aérea, las personas, los activos e información de las compañías aeroportuarias.

Importancia de la Investigación en la Seguridad Aeroportuaria

Como en toda compañía o empresa, al suceder un siniestro o evento que afecte los intereses de la compañía, se deben investigar las causas y los actores que realizaron el hecho que generó un impacto negativo en la organización, más si estos se generaron por fallas dentro de sus procedimientos o por su personal o si estos facilitaron que personas externas los realizaran.

También se puede definir como se dice en la investigación criminal, como el hecho de que la importancia de la investigación “Radica en que el investigador tenga un conocimiento amplio y profundo de una investigación, teniendo en cuenta el uso apropiado de los recursos, y los pasos que debe seguir en el caso a investigar; partiendo de una buena planeación y coordinación en la búsqueda de los resultados.” (Universidad Libre, 2003, p.50).

Con los riesgos en seguridad que pueden afectar a los aeropuertos y las compañías aéreas, es importante que estas cuenten con un grupo de expertos investigadores que brinden un apoyo a las labores realizadas por las autoridades en la identificación, judicialización y neutralización de las actividades ilícitas que dentro de las mismas se puedan presentar.

Es más debería existir una normatividad que obligue a las empresas que prestan cualquier servicio aeroportuario contar entre su grupo de seguridad con un grupo especializado que realice esta función, quienes deberán contar, adicionalmente, con formación y experiencia en el ramo de la seguridad aeroportuaria.

Características del Investigador

En la actualidad los investigadores en seguridad que prestan sus servicios a diferentes compañías privadas o públicas centran sus esfuerzos en la búsqueda de los responsables y dejan en muchas ocasiones las causas que generaron que se materializara el hecho, como dice (Vallejo, 1997 p. 24) identificar “el “como” de la investigación es aún más importante que el “quien” de cualquier caso donde se presente la duda o sospecha. El “quien” se arregla despidiendo o entregándolo a la autoridad, en cambio el “como” puede seguir siendo aprovechado por otras personas.”

El investigador en seguridad, debe ser una persona con una formación técnica o profesional en el campo, conocer o estudiar y aprender sobre lo que pretende investigar, normado en todo el campo de la materia, en este caso en los temas aeroportuarios y aeronáuticos. Este profesional es la persona encargada de identificar las causas y las personas causantes de las conductas ilícitas o aquellas que generaron una pérdida o un riesgo a las compañías, sus informes serán el sustento o la base probatoria para la judicialización o toma de acciones disciplinarias.

Es por este motivo que todo investigador debe contar con las siguientes características:

“Autónomo, Ya que carece de subordinación en las recomendaciones.” (Ferro, 2010, p.195).

“No ideólogo, no debe argumentar ni a favor ni en contra (describe las cosas cómo son o como él las encuentra) ni realizar juicios de valor acerca de la aplicación de las leyes penales ni cómo deberían ser las cosas” (Ferro, 2010, p.195).

“Metodológico, Sigue las pautas de la metodología científica.” (Ferro, 2010, p.195).

“Legalidad, responderá de sus actuaciones en los ámbitos penal, civil o administrativo –en honor a la verdad- (en ningún caso podrán utilizar para sus investigaciones medios materiales o técnicos que atenten contra el derecho al honor, a la intimidad personal o familiar o la propia imagen o al secreto de las comunicaciones.” (Ferro, 2010, p.195).

“Objetivo, deberá saber defender su informe ante las partes.” (Ferro, 2010, p.195).

“Innovador, debe revisar con actitud crítica los resultados y conclusiones de la investigación, sin dar nada por sentado, analizando las posibles contradicciones, los perjuicios y las teorías preconcebidas. El informe debe garantizar la objetividad y rigurosidad de la técnica.” (Ferro, 2010, p.196).

“Precautivo, el informe lo visualizará tanto el cliente como su opositor.” (Ferro, 2010, p.196).

Debe ser además una persona con capacidad de observación, análisis y redacción, sus informes como se dijo en uno de los puntos anteriores, deben garantizar la idoneidad y objetividad de lo allí plasmado, estos deben contar con el soporte documental o probatorio que llevó a la conclusión del mismo.

Además de contar con las características antes mencionadas, el investigador debe tener las siguientes cualidades según (Ferro, 2010 p. 200, 201).

“Observado, analista, prudente, honrado, saber hacer, lealtad, diligente, ordenado, organizado, responsable, planificador, técnico-científico, justo.

Así mismo, volverse un conocedor de las políticas, procesos y procedimientos de las compañías, de sus manuales y metodologías, de su actividad económica y su funcionamiento básico, tanto en lo administrativo como en lo operacional.

Debe tener un conocimiento o formación profesional en lo relacionado a las normas y leyes del país donde ejerza su profesión, preferiblemente formación como abogado, con énfasis en derecho penal y laboral.

Por último, el investigador en seguridad, como mínimo, debe contar con una formación básica en riesgos, saber cómo identificarlos, analizarlos, evaluarlos y tratarlos, de acuerdo a las metodologías usadas en las grandes compañías, en el caso en comento en la seguridad aeroportuaria.

CONCLUSIÓN

Habiendo descrito los riesgos que se pueden materializar en la seguridad aeroportuaria, diferentes a los Actos de Interferencia ilícita, la importancia de la investigación en seguridad y sus herramientas como medio de identificación de riesgos, podemos decir que es la investigación uno de los mecanismos idóneos para la prevención y tratamiento de los riesgos en los aeropuertos y empresas aéreas.

Esto debido a que si dentro de una investigación sólo se identifica el quien y no el cómo, la posibilidad de que el riesgo se pueda volver a materializar es alta, dado que no se logra identificar la vulnerabilidad que pudo ser aprovechada por los delincuentes para la comisión de los ilícitos.

La investigación en seguridad debe aportar aún más que la simple identificación de los causantes o responsables de las conductas ilícitas, debe estar en la capacidad de identificar las causas que permitieron la materialización del mismo e identificar las vulnerabilidades que presentan las instalaciones, medios o procesos de seguridad.

Como se ha mencionado, los aeropuertos son lugares apetecidos por la delincuencia común y organizada para la realización de sus actos ilícitos, por tal motivo están alertas a las fallas de seguridad que permitan realizar sus planes sin ser detectados por las autoridades y encargados de la seguridad.

Teniendo como base los riesgos, diferentes a los actos de interferencia ilícita, que se pueden materializar dentro de los aeropuertos y las compañías aéreas, no solo se debe contar con un profesional en riesgos, quien se encarga de la identificación de todos los riesgos en general y quien además centra sus esfuerzos en el tratamiento de los riesgos ya identificados, dejando de lado la identificación de nuevas amenazas que permitan la materialización de nuevos riesgos.

Es por esto que el investigador en seguridad debe ser la persona llamada a no solo identificar los responsables y las causas, sino a realizar un análisis más profundo para de esta forma identificar las vulnerabilidades en los procesos, medios o mecanismos de seguridad que fueron vulnerados y permitieron la comisión del hecho.

Con el conocimiento técnico de las operaciones y procesos de los aeropuertos, sus cualidades y características, lo hacen la persona llamada a ser el experto en la identificación de las causas o vulnerabilidades presentadas en el área donde se materializaron los hechos. Así como en la identificación de nuevos riesgos en seguridad, no detectados en el análisis realizado por el experto en riesgos o los encargados de la seguridad en los aeropuertos o compañías aéreas.

El trabajo del investigador conlleva a un sin número de actividades, tales como el trabajo de campo, la recopilación de información, las entrevistas, análisis de información entre otras

tareas que permiten identificar el quien y el cómo en muchas ocasiones, por esto el investigador adicionalmente debe contar con la formación y la experticia de poder identificar las vulnerabilidades y generar las recomendaciones idóneas para mitigarlas.

Sus informes no solo deben servir como sustento para la judicialización de los responsables o toma de decisiones laborales, estos deben contar con un capítulo o punto esencial que identifique el riesgo que se materializó, lo pueda valorar, siguiendo las metodologías ya descritas y además aporte unas recomendaciones para su tratamiento.

Sus informes deben ser entregados al encargado de gestionar los riesgos con el fin de que actualice su matriz y en conjunto con su equipo de seguridad, puedan tomar las acciones y medidas para poder tratar de eliminar, retirar o minimizar la materialización de los riesgos que puedan afectar los aeropuertos y las compañías aéreas.

Por este motivo se le debe brindar la capacitación y estatus al investigador en seguridad dentro de las compañías aeroportuarias y aéreas, ya que éste puede ser un gran apoyo en la prevención e identificación de los riesgos que puedan afectar las personas, instalaciones, imagen e información de sus aeropuertos y compañías que allí realicen sus operaciones.

REFERENCIAS

Guerrero, 2000, Estrategias de Seguridad Aeroportuaria, Lima, comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Lima.

Baene, 2001, Métodos Para Hacer Frente a Actos de Interferencia Ilícita, trabajo de grado diplomado, Fundación Universitaria Central, Centro de estudios Aeronáuticos CEA. Bogotá.

Cordero, 2014, Manual Básico de Concienciación en Seguridad Aeroportuaria, Formadora AVSEC certificada por AESA. Madrid

Albornoz, 2008, Manual de Inteligencia en la Seguridad Privada, Buenos Aires, Editorial, Seguridad y Defensa.

Maciel, 2014, Manuel de Seguridad Integral para Edificios Privados, Buenos Aires, Editorial, Seguridad y Defensa,

Vallejo, 1997, Seguridad Privada, Bogotá. Editorial Seguridad y defensa.

Ferro, 2010, Investigación del Fraude Interno y externo en el Ámbito Corporativo, Madrid, Editorial Club Universitario.

González, 2003, investigación Criminal, Bogotá, Editorial universidad Libre.

Sánchez, 2001, Manual Para el Director de Seguridad, Madrid, Editorial Estudios Técnicos.

Mejía, 2011, Gestión Integral de Riesgos y Seguros, Bogotá, Editorial ECOE.

Icontec, 2009, Gestión del Riesgos Principios y Directrices, Bogotá. Editada por el Instituto Colombiano de Normas Técnicas – ICONTEC.

OACI, 2006, Anexo 17, Protección de la Aviación Civil Internacional Contra Actos de Interferencia Ilícita, Editada por la Organización Civil Internacional (OACI).

Circular No 4302-082-16.10, Procedimiento De Evaluación del Riesgo de la Seguridad de la Aviación Civil Para Aeropuertos, Aeronáutica Civil Colombiana, 2010.

RAC 160, Seguridad de la Aviación Civil, unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil Colombiana, 2016.

Detective Privado. Formación, deberes y cualidades, <http://www.mailxmail.com/curso-detective-privado-formacion-deberes-cualidades/principios-investigacion-privada>